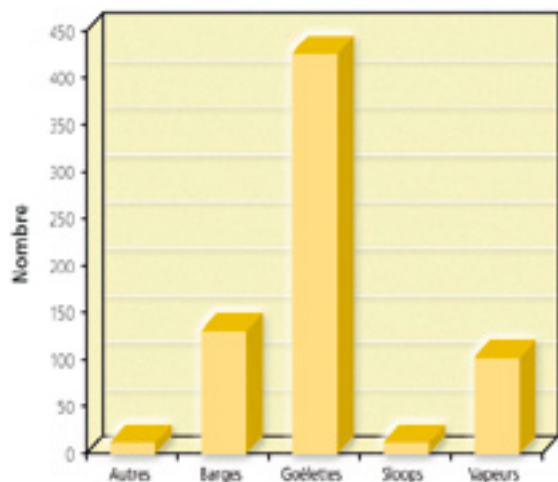




FIGURE 4

Composition de la batellerie du port  
de Québec en 1874



Source : Documents de la Session du Canada (1875), liste des navires inscrits sur les livres d'enregistrement du Canada [Port de Québec].

envisager une dégradation de son industrie du transport fluvial?

### CARACTÉRISTIQUES ET USAGES DE LA BATELLERIE (1875-1895)

Dans les dernières décennies du siècle, Québec occupait le deuxième rang parmi les ports d'attache de la province. Les bâtiments commerciaux engagés dans la navigation intérieure ou le cabotage (embarcations pontées pouvant jauger entre 15 et 250 tonneaux) formaient alors la majeure partie de sa flotte. Au début de l'année 1875, les « Listes officielles des navires inscrits sur les registres du port de Québec » établissent à 683 le nombre de ces unités, pour une capacité collective de 51 474 tonneaux (un tonneau équivalait à 2,83 m<sup>3</sup>). Présente dans presque tous les grands domaines d'activité – approvisionnement, navigation à la cueillette, sécurité et surveillance policière, transport de passagers, traverse, de même que la poste, l'entretien de la voie d'eau, le touage de navires, le remorquage dans les havres, etc. –, l'industrie québécoise du transport fluvial est néanmoins appelée à se développer principalement dans le secteur des services auxiliaires.

À cette époque, la batellerie de Québec appartenait encore au monde préindustriel : la propulsion éolienne était d'usage chez plus de 80 % de ses composantes. La quasi-totalité des voiliers (95 %) étaient grésés en goélette (Figure 4), à savoir un bâtiment muni de deux mâts de longueur inégale et à voilure aurique. Ces « bateaux de charge », robustes mais lents, devaient leur grande popularité aux faibles coûts de leur construction et de leur entretien – le prix de revient au tonneau était alors en moyenne de trois fois inférieur à celui des bateaux à vapeur – et à leurs conditions d'exploitation avantageuses : bonne tenue et grande maniabilité avec un équipage réduit. Nous savons qu'en pratique, trois ou

**TRAVERSE DU GRAND-TRONC.**

Jusqu'à nouvel avis, le Vapeur "ARTIC,"  
p. BARRAS, fera la traverse comme suit :

QUÉBEC	POINTE LEVIS
<b>A. M.</b>	<b>A. M.</b>
7.30.—Train de la maille pour Riv.-du-Leap.	8.30.—Train de maille de Montréal.
11.0.—Express pour Montréal.	<b>P. M.</b>
<b>P. M.</b>	6.00.—Express de Montréal et Train de la maille de la Riv.-du-Leap.

Voyages intermédiaires pour le fret.  
Pour plus amples informations s'adresser au bureau de la Compagnie de Navigation à Vapeur du St. Laurent, Quai St. André.  
**A. GABOURY,**  
secrétaire.  
Québec, 17 Janvier 1875.

quatre hommes suffisaient habituellement pour manœuvrer les plus grandes d'entre elles.

Adaptées aux contraintes spécifiques de la navigation sur le Saint-Laurent, certaines goélettes disposaient d'un fond plat au moyen duquel elles développaient un tirant d'eau plus faible. Pareille conformation facilitait la circulation en eau peu profonde, favorisait la pénétration à l'intérieur des rivières et donnait accès aux rivages autrement inabordable. Moins performantes encore que les goélettes à quille, ces goélettes d'échouage offraient cependant un atout précieux en maints endroits où les conditions de mouillage étaient déficientes (comme les nombreux quais du bas du fleuve qui s'asséchaient à marée basse...) : comme elles touchaient terre, on pouvait les décharger directement à l'aide de simples charrettes, sans avoir à transborder la marchandise dans des chaloupes. Il faut dire que, pour l'ensemble des années en cause, aucun voilier n'était équipé d'un moteur Diesel. Le premier sera installé en 1898 seulement. Les moteurs à explosion ne se généralisent toutefois que beaucoup plus tard, après la Première Guerre mondiale.

Au début de 1875, les goélettes rattachées au port de Québec étaient pour la plupart de dimension relativement modeste (petite à intermédiaire), quoique assez logeables (Figure 5). La jauge moyenne s'élevait à 58 tonneaux, mais la goélette type gravitait plutôt autour des 40 tonneaux. La batellerie comportait peu de goélettes véritablement spacieuses : moins de 20 % excédaient en fait le seuil des 85 tonneaux nets. Les goélettes de grande capacité permettaient évidemment de limiter les déplacements et dès lors de rentabiliser les voyages sous charge. Celles-ci nécessitaient par contre une capitalisation hors de portée pour la masse de



**DEUX GOÉLETTES  
À L'ÉCHOUE.**  
Musée du Bas-Saint-Laurent,  
Stanislas Belle  
(collection personnelle).



petits cultivateurs-bateliers qui s'adonnaient à la pratique du cabotage à voiles. Elles seront d'ailleurs encore moins nombreuses en 1895.

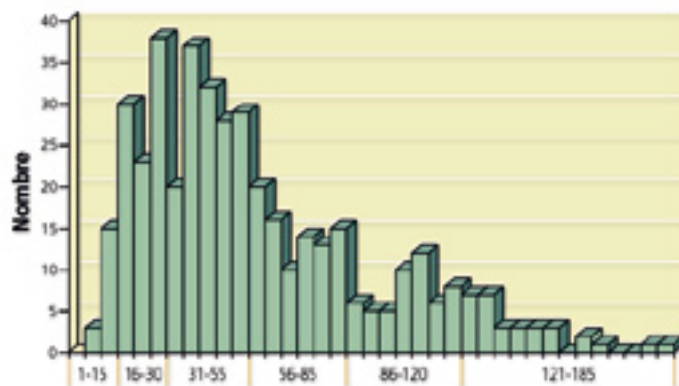
Le noyau dur du contingent de transport fluvial se trouve donc dans la strate des 31-55 tonneaux, mais c'est aussi dans cette catégorie qu'on observe la plus forte concentration d'embarcations d'âge mûr. Ayant franchi le cap des 12 ans, la majorité d'entre elles ont d'ores et déjà atteint le



**BARGE SUR LE SAINT-LAURENT, VERS 1912.**  
Musée McCord d'histoire canadienne,  
Wm. Notman & Son, 4938.

**FIGURE 5**

**Distribution des tonnages enregistrés  
des goélettes en 1874**



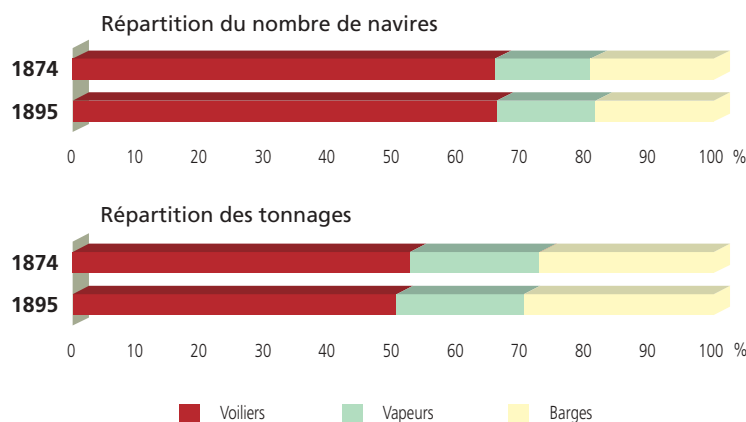
Source : Documents de la Session du Canada (1875), liste des navires inscrits sur les livres d'enregistrement du Canada [Port de Québec].

mitan de leur carrière, et plusieurs, oscillant entre les 14 et 20 années de service, sont en instance de devoir être remplacées. À cette étape de leur vie active, l'investissement initial était normalement amorti. Ces voiliers vieillissants, exposés aux avatars des longs voyages, n'en imposaient pas moins encore à leur propriétaire de nouvelles charges pour être maintenus en état de naviguer. À ce propos, il a été établi qu'à tous les mois durant les années 1875 à 1879, au moins une des goélettes de la batellerie québécoise subira un accident grave (pertes estimées à 500 \$ et plus).

Polyvalentes, les goélettes de 31 à 55 tonneaux de port se prêtent à de multiples usages. On les rencontre jusque sur la côte labradorienne, où elles sillonnent parfois le littoral sans horaire fixe, en quête de marchandises à vendre ou à échanger contre des produits locaux. Les caboteurs itinérants, les *traders*, comme on les appelle, pouvaient au besoin passer des saisons entières à bord de leur voilier, tentant de réaliser des déplacements lucratifs dans les meilleurs délais. Les mécanismes d'échanges interrégionaux demeurent

FIGURE 6

**La batellerie de Québec en 1874 et en 1895,  
selon le mode de propulsion**



Source : Documents de la Session du Canada (1875 et 1896), liste des navires inscrits sur les livres d'enregistrement du Canada [Port de Québec].

rent mal connus, mais on sait que ces voyages de traite étaient commandés par les seules occasions d'affaire et qu'ils avaient notamment cours dès le milieu des années 1850 entre l'estuaire et la Basse-Côte-Nord. Le cas du capitaine Blais qui, une quarantaine d'années durant, allait troquer dans les hameaux les plus reculés les légumes, la farine, et le lard salé contre les produits de la pêche représente un exemple des plus éloquents d'une telle pratique.

La flottille de bâtiments fluviaux compte aussi sa part de barges. On en dénombre 131 au début de 1875, soit un peu moins de 20 % de l'ensemble, le reste étant réparti dans une semblable proportion parmi les vapeurs. Le potentiel de transport de la barge (environ 100 tonnes nets) est en règle générale très supérieur à celui de la goélette standard. Les barges se déplaçaient à l'aide d'un petit remorqueur à vapeur qui les traînait seules ou en convois sur le segment du fleuve en amont de Québec. En plus de la brique, elles charroyaient essentiellement du bois d'œuvre de l'Outaouais ou du centre du Québec, de même que de la farine et du grain en transit du port de Montréal. À cette époque, Batiscan, Grondines et, à un moindre titre, Champlain et Saint-Jean-de-Deschaillons s'inscrivaient parmi les principaux pourvoyeurs de barges. Dans bien des cas, le lieu de production correspondait à leur base d'exploitation. Plus tard, les activités de construction ont tendance à se relocaliser plus loin en amont, à l'embouchure des rivières Saint-François, Yamaska et Richelieu, notamment. Les itinéraires se sont-ils pour autant réorientés ? La question reste ouverte, mais on remarque que, dès les années 1885, très peu de nouvelles barges viennent s'ajouter aux effectifs. Lancée à la faveur du boum de la construction navale du milieu de la décennie 1860-1870, la première génération de bâtiments sera en pratique maintenue en service à travers l'ensemble de la période, de sorte qu'en 1895, l'âge moyen des barges du port de Québec aura quasiment triplé.

Tout bien considéré, la batellerie du port de Québec connaît une croissance plutôt modérée au cours des années 1875-1895. De même, sa configuration générale sera peu modifiée (Figure 6). Le taux de renouvellement des équipements de transport fluvial demeure très faible : la majorité des bâtiments poursuivront ainsi leurs activités sans être

remplacés. Les changements les plus significatifs concernent la vocation des unités actionnées par la vapeur.

### LE DIFFICILE PASSAGE À LA VAPEUR

Recourant surtout à la roue centrale ou latérale comme force motrice et presque exclusivement construits en bois, les vapeurs fluviaux immatriculés au port de Québec semblent évoluer en marge du progrès. À la fin des années 1870, la proportion de vapeurs récemment inaugurés encore équipés de voiles s'élève à un bâtiment sur cinq. Ces véhicules hybrides dont les moteurs n'exerçaient, le cas échéant, qu'un rôle subsidiaire, étaient tout de même classés comme des vapeurs à part entière. Au fil des ans, la présence des vapeurs s'est légèrement accrue, mais les gains, en définitive, paraissent mineurs. Bien que les nouvelles cohortes de bâtiments enregistrés à compter de 1875 laissent davantage de place à la vapeur, ces indices de modernisation seront en bout de ligne atténués par l'exode de plusieurs *steamboats* vers d'autres ports canadiens.

Le transport de fret et de passagers, alors en pleine expansion, amorce pourtant à Québec un déclin manifeste dans les années 1890. Ce secteur névralgique, contrôlé par la puissante Compagnie de navigation Richelieu et Ontario (l'ancêtre de la Canada Steamship Line), dessert sur une base régulière la liaison Montréal-Québec. Cependant, on note que seuls quelques-uns de ses paquebots appartiennent au port de Québec.

Les armateurs, confrontés au ralentissement des activités économiques de la ville, ont rapidement investi de nouveaux axes de transport. Déjà en 1875, la moitié des remorqueurs de la batellerie québécoise prenaient en charge des navires venus de l'extérieur pour faire route sans escale jusqu'au port de Montréal. En court-circuitant à la source la fonction de redistribution, la pratique du touage remettait ainsi en cause les fondements mêmes du cabotage. À terme, elle représentait une menace directe à la survie des petits navigateurs.

Dans l'ensemble, l'examen du profil d'activités des vapeurs révèle leur contribution réduite à la vie portuaire de Québec : en 1875, quatre déplacements de vapeurs sur cinq reliaient la ville. Vingt ans après, cette proportion ne sera plus que de un sur deux.





VAPUR À PASSAGERS CANADA  
AU PORT DE MONTRÉAL, C.1893.  
Musée McCord d'histoire canadienne,  
Captain Riley, MP-1980.394.15.

